

Samenvatting participatiebijeenkomst Mobiliteit, parkeren, veiligheid

Tijdens de participatiebijeenkomst van 30 januari 2025 werd aan de deelnemers van de werkgroep mobiliteit, parkeren en veiligheid een aantal vragen gesteld over de bereikbaarheid van de nieuwe woonwijk in de Gnephoek. Hieronder is alle input vanuit de deelnemers weergegeven.

VRAAG 1

Wat zijn uw ideeën over (gezonde) mobiliteit van de toekomst?

Belang van goed openbaar vervoer

Een goed OV-netwerk met aansluiting op Schiphol, het centrum en het station is essentieel. Openbaar vervoer moet ook binnen de Gnephoek zelf een belangrijke rol spelen. Als mensen die in de Gnephoek wonen ook werken in Alphen aan den Rijn, vermindert dit de druk op het wegennet. Dit sluit aan bij de visie van de EDBA. Een betrouwbaar, snel en goed bereikbaar OV is noodzakelijk om deze afhankelijkheid van de auto te verminderen.

Stimuleren van lopen en fietsen

Fietsers en voetgangers moeten in de Gnephoek altijd voorrang hebben. Lopen, fietsen en spelen moeten de norm zijn binnen de wijk. Dit kan worden ondersteund door gescheiden wandel- en fietspaden en de aanleg van een fietsbrug. Rondom openbare voorzieningen zoals scholen moet gezonde mobiliteit gestimuleerd worden. Het ontwerp van de wijk moet zo worden ingericht dat het gemakkelijker is om het dorp te bereiken per fiets dan met de auto.

Beperken van autoverkeer en parkeren

Om de wijk autoluw of zelfs autovrij te maken, kan parkeren worden geconcentreerd aan de buitenranden in parkeerhubs. Hierdoor blijft de kern vrij van autoverkeer. Een mogelijke oplossing om autobezit te verminderen is een lage parkeernorm, zoals in Amsterdam waar een norm van 0,2 geldt. Dit kan ook in de Gnephoek worden toegepast om autobezit te beperken. Wel moet rekening worden gehouden met ouderen, voor wie de afstand van een parkeerhub naar huis te ver kan zijn. Daarom is het belangrijk om ouderenwoningen te clusteren in het centrumgebied, zodat voorzieningen dichtbij blijven. Ook moeten bewoners tijdelijk bij de voordeur kunnen parkeren voor laden en lossen. Een autolift zou kunnen helpen om auto's uit het zicht te parkeren. Over het algemeen geldt dat de Gnephoek als geheel ook zo moet worden ingericht dat oudere en minder mobiele mensen zich hier ook thuis voelen en daardoor er blijven wonen.

Daarnaast zijn er zorgen over de veiligheid van onbewaakte auto's, met name voor ZZP'ers die waardevolle spullen in hun voertuig hebben. Een oplossing hiervoor kan zijn om per buurt een auto-hub te realiseren met een heldere en snelle ontsluiting naar buiten de wijk.

Alternatieven voor autobezit en last-mile oplossingen

Het ontmoedigen van eigen autobezit kan worden ondersteund door het stimuleren van deelmobiliteit en last-mile oplossingen, zoals (deel)stepjes en fietsen. Hubs kunnen worden gekoppeld aan batterijopslag en duurzame energievoorzieningen. Daarnaast zou gratis openbaar vervoer kunnen helpen om autobezit verder te verlagen.

Een andere manier om mobiliteit duurzamer te maken is het stimuleren van langzaam verkeer, bijvoorbeeld onder het aquaduct, en de inzet van autonoom rijdende elektrische busjes.

Infrastructuur en ontsluiting van de wijk

Voor een goede bereikbaarheid zijn ontsluitingswegen voor auto's, fietsen en OV noodzakelijk. De ontsluiting aan de noordzijde richting de N207 wordt als onvoldoende ervaren en zou verbeterd moeten worden.

Om de verkeersdruk binnen de wijk te verminderen, kan een grote bypass rondom de Gnephoek worden aangelegd. Zo blijft doorgaand verkeer buiten de wijk.

Daarnaast moet er voldoende aandacht zijn voor de infrastructuur voor scootmobielen, zowel qua wegen als stallingsmogelijkheden bij of in woningen.

Aanpalende wijken

Tenslotte graag ook aandacht voor de in- en uitstroom van verkeer van de Gnephoek voor de aangrenzende wijken. Het zal zeker een onderwerp zijn voor de komende jaren voor deze bewoners. Dit geldt met name de Stromenbuurt, Wielingen en Groen Noord en de scholen nabij de Burgemeester Bruins Slotsingel.

Gezonde en duurzame mobiliteit als uitgangspunt

Het uitgangspunt van de wijk moet zijn dat mensen zich zo gezond mogelijk kunnen verplaatsen. Dit betekent dat infrastructuur zo moet worden ingericht dat bewegen vóór bouwen komt. Het stimuleren van duurzame mobiliteit draagt hieraan bij, bijvoorbeeld door goede OV-verbindingen, deelmobiliteit en fietsvriendelijke infrastructuur.

Daarnaast is het van belang om rekening te houden met de consequenties voor de omgeving bij de aanleg van infrastructuur en mobiliteitsvoorzieningen.

Groei bezorgdiensten

De grotere inzet van bezorgdiensten die zich steeds verder ontwikkelen zal ook zeker een uitdaging gaan worden bij de inrichting van de mobiliteitsoplossingen. Nadenken over depots/verzamelpunten zal daarom zeker een onderwerp gaan worden. Neem hierbij

bijvoorbeeld in overweging of een PICNIC-achtige organisatie met haar logistiek en elektrisch vervoer hier een bijdrage in kan leveren.

VRAAG 2

Waar gebruikt u nu de auto voor?

Wat is er nodig om vaker de fiets te pakken of te lopen?

Stimuleren van fietsen als vervoermiddel

De elektrische fiets zorgt ervoor dat mensen vaker de fiets nemen, vooral voor langere afstanden. Dit maakt fietsen aantrekkelijker als alternatief voor de auto. Ouderen hebben vaak meer tijd en kiezen sneller voor de fiets, terwijl jonge mensen met een drukker leven vaker de auto pakken. Door voorzieningen dichtbij te houden, kunnen lopen en fietsen gestimuleerd worden.

Veilige fiets- en wandelpaden zijn essentieel om fietsen aantrekkelijk te maken. Verlichting langs hoofdfietspaden draagt bij aan de veiligheid, evenals goede fietsenstallingen bij OV-knooppunten, winkels en andere belangrijke locaties.

Openbaar vervoer als aantrekkelijk alternatief

Goede OV-verbindingen zijn noodzakelijk om autobezit en -gebruik te verminderen. Hierbij is het belangrijk om eerst te investeren in mobiliteit en pas daarna te bouwen. Anders zullen mensen alsnog voor de auto kiezen. OV moet financieel aantrekkelijk zijn, bijvoorbeeld door het goedkoper te maken. Een mogelijkheid is om OV gratis aan te bieden in ruil voor een kleine belastingbijdrage van bijvoorbeeld 50 euro per inwoner.

Een goed functionerend OV kan de auto vervangen voor woon-werkverkeer en andere dagelijkse verplaatsingen, mits de overstap eenvoudig is en er voldoende voorzieningen zijn bij OV-knooppunten.

Duurzame mobiliteit en fietsstimulering

Duurzame mobiliteit moet zo eenvoudig mogelijk worden gemaakt. Dit kan door bredere fietsstroken, autoluwe zones en beloningssystemen die fietsgebruik stimuleren, bijvoorbeeld voor kinderen. Een mogelijk idee is om voordelen, zoals kortingen, te geven aan mensen die geen auto hebben.

Overdekte fietspaden en beschutte fietsstallingen kunnen het gebruik van de fiets verder stimuleren, vooral bij slecht weer. Daarnaast kunnen elektrische bakfietsen een goed alternatief zijn voor korte autoritten, zoals boodschappen doen of kinderen naar school brengen.

De rol van de auto in Gnephoek

De auto blijft noodzakelijk voor sommige activiteiten, zoals grote boodschappen, bezoek aan de bouwmarkt, werkafstanden die te groot zijn om te fietsen en familiebezoek buiten Alphen. Voor recreatief gebruik, bijvoorbeeld naar sportclubs, is de fiets vaak een geschikt alternatief, maar bij bepaalde sporten (zoals golf) kan de auto nodig blijven.

Om de afhankelijkheid van de auto te verminderen, moet het gemakkelijker worden om het dorp per fiets te bereiken dan met de auto. Dit kan door fiets voorrang te geven en de maximumsnelheid op wegen te verlagen naar 30 km/u.

Bereikbaarheid en infrastructuur

De Gnephoek moet goed bereikbaar zijn, zowel voor bewoners als bezoekers. Dit betekent dat er voorzieningen moeten zijn voor zowel fietsers als automobilisten. Smallere wegen en bredere fietsstroken kunnen bijdragen aan een verkeersveiliger en fietsvriendelijkere omgeving. Tegelijkertijd moet er aandacht zijn voor OV-knooppunten en overstapmogelijkheden van fiets naar OV.

Het beperken van auto's direct voor de deur kan bijdragen aan een autoluwe leefomgeving, maar er moet wel ruimte zijn voor laad- en losmogelijkheden. Daarnaast is het belangrijk dat voorzieningen zoals winkels en OV-haltes beschikken over voldoende fietsstallingen en ruimte voor verschillende soorten fietsen.

Ontsluiting van, en in de Gnephoek

Een goede hoofdverbinding in en door de wijk is van groot belang. Voorkeur is dat je verschillende stromen ontkoppeld. Voorbeeld hierbij is Almere waar openbaar vervoer en fietspaden los van het overige verkeer door het gebied gaan.

Naast deze verbindingsweg(en) zijn transportwegen nodig die van en naar de 'deelgebieden/straten' in de Gnephoek gaan. Voorkeur zou uitgaan van toegang naar een 'straat' waarbij geen 'doorgaande' weg ontstaat. Een voorbeeld hiervan is de huidige weg van de Wielingen. Voordeel hiervan is dat er een beschermd en veiliger gevoel kan ontstaan.

VRAAG 3

Hoe denkt u over deelgebruik van auto en fiets?

Deelmobiliteit: kansen en uitdagingen

Deelmobiliteit biedt kansen, maar ook uitdagingen. Deelfietsen en deelscooters worden vaak als onhandig ervaren, omdat ze overal rondzwerven. Dit probleem kan worden opgelost door ze uitsluitend op vaste centrale plekken aan te bieden. Hetzelfde geldt voor deelauto's: als ze goed beschikbaar zijn en de afstand naar het voertuig niet te groot is, kan het concept werken.

Voor sommige mensen is een tweede auto inwisselen voor een deelauto een optie, maar de eerste auto volledig vervangen wordt lastiger. Toch kan een deelauto aantrekkelijk worden als iemand zijn eigen auto zeer weinig gebruikt. Het succes hangt af van een goed aanbod en korte loopafstanden naar de voertuigen. Geen starre oplossingen maar partners die kunnen insprijgen op wisselende vraag.

Gebruik boven bezit

Er is een groeiende trend waarbij gebruik belangrijker wordt dan eigendom, vooral onder jongere generaties die zich duurzaam willen profileren. Deelauto's en andere vormen van gedeelde mobiliteit kunnen hierop inspelen. Dit concept kan worden geïntegreerd in koop- en huurconstructies, bijvoorbeeld via een VVE-model waarbij bewoners collectief een deelauto kunnen gebruiken.

Om de acceptatie te vergroten, kunnen deelauto's op centrale parkeerhubs worden geplaatst en kan er een beloningssysteem komen voor het gebruik ervan, zoals toegang tot bepaalde straten. Toch blijft er een groep mensen die waarde hecht aan hun eigen (schone) auto en niet bereid is een deelauto te gebruiken of uit te lenen.

Voorwaarden voor succesvolle deelmobiliteit

Een succesvolle implementatie van deelmobiliteit vereist:

- Vaste locaties voor deelvoertuigen, zoals bushaltes en supermarkten.
- Brede fietspaden en snelfietsroutes om de toegankelijkheid te verbeteren.
- Hubs die ook pakketdiensten koppelen, zodat vervoersstromen efficiënter worden.
- Duidelijke regelgeving, zoals landelijke wetgeving over verzekeringen en no-claimrechten.

Deelauto als toekomstoptie

Hoewel de Nederlandse cultuur sterk gericht is op eigen bezit, kan de deelauto in de toekomst een grotere rol spelen. Een combinatie van privéauto en deelauto is voor sommige mensen een optie, afhankelijk van hun levensfase en behoefte. In een stedelijke omgeving kan deelmobiliteit nuttig zijn, maar er zullen altijd mensen zijn die de overstap niet maken.

Een interessante mogelijkheid is om deelauto's te voorzien van batterijfuncties, waardoor ze bijdragen aan een duurzamere energievoorziening. Als ze overal binnen Gnephoek geparkeerd mogen worden, kan dat de acceptatie verder verhogen.

Alternatieve vervoersconcepten

Naast deelmobiliteit kunnen andere vervoersconcepten bijdragen aan een efficiënt en

duurzaam mobiliteitssysteem. Een treintje of people mover door de wijk kan bijvoorbeeld een goed alternatief zijn voor korte afstanden en de afhankelijkheid van auto's verkleinen.

VRAAG 4

Maakt u gebruik van openbaar vervoer? Hoe zou u in de Gnephoek gebruik gaan maken van het openbaar vervoer? Welke loop/fietsafstanden tot een OV-halte zijn voor u acceptabel?

Verbeteringen in het openbaar vervoer

Een goed functionerend openbaar vervoerssysteem is essentieel om mensen te stimuleren minder vaak de auto te gebruiken. Dit kan door snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen te bieden naar belangrijke knooppunten zoals stations en Schiphol. Een aantal directe OV-verbindingen naar deze locaties zou het reizen aantrekkelijker maken.

Om de drempel te verlagen, moet het openbaar vervoer financieel aantrekkelijker zijn dan de auto. Dit kan door kortingen of gratis OV binnen de Gnephoek aan te bieden, waardoor het een vanzelfsprekende keuze wordt voor korte afstanden.

De fiets als 'pakezel'

De Fietsersbond geeft aan dat de fiets als 'pakezel' voor vrachtvervoer goed mogelijk moet zijn binnen de Gnephoek en past binnen de STOMP-strategie (Stappen, Trappen, OV, MaaS, Privé-vervoer).

Korte loop- en fietstijden naar OV

De afstand naar een OV-halte speelt een cruciale rol in het gebruik ervan. De volgende principes kunnen de toegankelijkheid verbeteren:

- Maximaal 250 meter lopen naar een halte voor optimaal gebruiksgemak.
- Een straal van 175 meter als maximale loopafstand naar een OV-verbinding, zodat het OV binnen handbereik blijft.
- Een combinatie van 5 minuten fietsen en 5 minuten lopen als richtlijn voor goede bereikbaarheid.
- Hoge frequentie van bussen om wachttijden tot een minimum te beperken.

Betrouwbaarheid en comfort van het bussysteem

Een succesvol OV-systeem moet betrouwbaar en comfortabel zijn. Belbussen bleken in het verleden niet effectief vanwege lange wachttijden, dus een beter alternatief is nodig. Kleine bussen met een hoge frequentie kunnen een oplossing bieden. Essentiële verbeteringen zijn:

- Maximaal 15 minuten wachttijd bij bushaltes.
- Betrouwbare busdiensten die voorspelbaar en op tijd rijden.
- Veilige en comfortabele bushaltes (abri's) met beschutting tegen wind en regen.
- Bescherming tegen vandalisme om een sociaal veilige omgeving te garanderen.

Integratie met andere vervoersmiddelen

Een goed OV-netwerk is afhankelijk van naadloze aansluitingen met andere vervoersmiddelen.

Hiervoor zijn de volgende maatregelen belangrijk:

- Goede fietsenstallingen bij haltes en knooppunten, zodat reizigers hun fiets veilig kunnen achterlaten.
- Fietssnelwegen richting OV-hubs, zoals een route aan de noordzijde richting een centrale hub.
- Goede overstapmogelijkheden op treinen en andere bussen, met name naar Schiphol en grote steden.
- Een transferium bij de N207, zodat reizigers eenvoudig kunnen overstappen op fiets, tram of ander vervoer.

Innovatieve OV-oplossingen

Voor de toekomst kunnen technologische ontwikkelingen bijdragen aan een efficiënter en flexibeler vervoerssysteem. Denk aan:

- Zelfrijdende bussen die langs OV-hubs rijden en de Gnephoek doorkruisen.
- Busjes zonder chauffeur, die op afroep kunnen worden ingezet om de frequentie te verhogen.
- Een mobiliteitsconcept waarbij reizigers niet zelf rijden, maar vervoerd worden, wat handig kan zijn voor specifieke gebieden binnen en buiten de Gnephoek.

Door deze verbeteringen in te voeren, wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijker en realistischer alternatief voor de auto.

VRAAG 5

Hoe denkt u over het parkeren in een hub, en dan het laatste stuk naar huis met deelmobiliteit, fiets of lopen?

Parkeren en toegankelijkheid in de wijk

Een goed parkeersysteem draagt bij aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van een gebied. De uitdaging is om voldoende parkeergelegenheid te bieden voor degenen die het echt nodig hebben, zonder dat dit leidt tot overbelasting van de openbare ruimte.

Thuiszorg en hulpdiensten

Thuiszorgorganisaties en hulpdiensten moeten altijd direct voor de deur kunnen parkeren om hun werk efficiënt uit te voeren. Dit geldt ook voor andere essentiële diensten, zoals pakketbezorgers en zorgverleners. Daarom moet er een systeem zijn waarbij bepaalde parkeerplekken via vergunningen worden toegewezen aan bewoners en dienstverleners die ze écht nodig hebben. Tegelijkertijd is het belangrijk om het aantal parkeerplaatsen te beperken waar mogelijk, zodat de ruimte niet onnodig volgeparkeerd staat.

Daarnaast moet parkeren gebruiksvriendelijk zijn. Dat betekent:

- **Ruime parkeervakken**, zodat in- en uitrijden soepel verloopt.
- **Duidelijke bewegwijzering** en efficiënte indeling, zodat parkeerplekken goed benut worden.
- **Betaald parkeren in hubs**, mits dit bijdraagt aan een beter georganiseerd parkeersysteem.

Parkeerhubs als oplossing

Om de parkeerdruk in woonwijken te verminderen, kan een systeem van **parkeerhubs** worden ingericht. Dit zijn centrale plekken aan de rand van de wijk waar auto's veilig en efficiënt geparkeerd kunnen worden. Er is overwegend een positieve houding ten opzichte van parkeerhubs, mits ze:

- **Niet te groot worden**, zodat ze de omgeving niet overheersen.
- **Goede OV-verbindingen** hebben, bijvoorbeeld door een buslijn die direct door de hub rijdt.
- **Gecombineerd worden met OV-knooppunten**, zodat reizigers eenvoudig kunnen overstappen.
- **Flexibel ingericht** zijn, zodat ze kunnen meegroeien met veranderende mobiliteitsbehoeften en congestie voorkomen.
- **Ruimte bieden voor pakketautomaten**, waardoor bewoners direct hun post en pakketten kunnen ophalen.

Een parkeerhub werkt alleen als deze op een redelijke loopafstand van woningen ligt. De volgende criteria worden als acceptabel gezien:

- **Maximaal 500 meter lopen** naar een hub, zodat deze goed bereikbaar blijft.
- Een loopafstand van **5 tot 10 minuten** is voor de meeste mensen acceptabel.
- Er moet **voldoende parkeergelegenheid** zijn, zodat bewoners niet hoeven te zoeken naar een plek.
- Sommige mensen willen een **vaste parkeerplek**, anderen **juist flexibele plekken**, dus een **combinatie** hiervan is wenselijk.
- Goede fietsvoorzieningen bij de hubs, zodat bewoners die willen overstappen van auto naar fiets hun fiets veilig kunnen stallen.

Gebruiksvriendelijke en veilige parkeerervaring

Een goed parkeersysteem houdt niet alleen rekening met capaciteit, maar ook met veiligheid en comfort. Daarom moeten de parkeerhubs en reguliere parkeerplaatsen aan de volgende eisen voldoen:

- **Goede doorstroming**, zodat er geen opstoppingen ontstaan en auto's niet hoeven te wachten bij in- en uitgangen.

- **Speciale parkeerplekken** dichtbij de ingang voor vrouwen, zodat zij zich veiliger voelen bij het parkeren en teruglopen naar de auto.
- **Veiligheid** in en rondom de hubs, door middel van goede verlichting, cameratoezicht en sociale controle.

Extra voorzieningen in de hubs

Om parkeerhubs aantrekkelijker te maken, kunnen er aanvullende voorzieningen worden opgenomen. Denk hierbij aan:

- **Een fietsenmaker en autowasstraat**, zodat bewoners hun vervoer direct kunnen onderhouden.
- **Pakketautomaten en postservices**, zodat hubs ook als logistiek knooppunt functioneren.

Door deze maatregelen wordt parkeren niet alleen efficiënter en duurzamer, maar ook prettiger en veiliger voor bewoners en bezoekers.

VRAAG 6

Welke slimme parkeeroplossingen dragen bij aan een leefbare omgeving?

Parkeren en ruimtelijke inrichting

Een goed parkeerbeleid draagt bij aan een prettige leefomgeving. De voorkeur gaat uit naar het parkeren van auto's uit het zicht, maar wel dichtbij de woning, zodat bewoners gemakkelijk toegang hebben tot hun voertuig zonder dat dit ten koste gaat van de openbare ruimte.

Achter de huizen parkeren, voor de huizen groen

Om een aantrekkelijke en groene woonomgeving te creëren, wordt voorgesteld om auto's aan de achterkant van huizen te parkeren en de voorkant vrij te houden voor groen. Dit draagt bij aan een ruimtelijk en vriendelijk straatbeeld, terwijl bewoners toch dichtbij hun auto kunnen parkeren.

Beperkte parkeervoorzieningen per woning

Een maximaal aantal parkeerplekken per woning wordt als oplossing gezien om parkeerdruk te verminderen. Een optie is dat elk huis recht heeft op één parkeerplaats, afgesloten met een slagboom. Bezoekers kunnen dan parkeren in een centrale parkeergarage of parkeerhub.

Zonnepanelen en elektrische auto's

Wanneer auto's verder van woningen worden geplaatst, kan dit invloed hebben op de mogelijkheid om elektrische auto's op te laden via zonnepanelen op het eigen dak. Dit vraagt om slimme oplossingen, zoals laadpalen bij centrale parkeerplekken of het stimuleren van collectieve zonne-energieprojecten.

Overwegingen bij parkeergelegenheid

- **Bomen en parkeren:** Bepaalde boomsoorten, zoals lindebomen, veroorzaken overlast doordat ze plakkerige substanties op auto's achterlaten. Dit kan worden voorkomen door goed na te denken over de beplanting rondom parkeerplekken.
- **Brandveiligheid:** Bij ondergrondse of in pandige parkeervoorzieningen moet extra aandacht worden besteed aan brandveiligheid, vooral in combinatie met elektrische auto's.
- **Eigendom en gebruik van parkeerplaatsen:** Moeten parkeerplekken eigendom zijn van bewoners (koop/huur), of moet er een flexibel systeem komen waarin parkeerplaatsen onderling uitwisselbaar zijn? Dit vraagt om een goed beleid.

Parkeerhubs en alternatieve oplossingen

Het gebruik van parkeerhubs wordt als een goede oplossing gezien om de leefomgeving autoluw te maken. Hierbij kan gedacht worden aan:

- **Ondergrondse parkeergarages:** Voorkomt dat auto's het straatbeeld domineren.
- **Parkeerhofjes binnen een huizenblok:** Afgesloten, alleen toegankelijk voor bewoners.
- **Betalen voor parkeren buiten de hub:** Om parkeren op ongewenste plekken te ontmoedigen.
- **Koppeling met OV:** Door OV-gebruikers voordelen te bieden wanneer ze hun auto in de hub parkeren.

Met deze aanpak wordt gestreefd naar een balans tussen mobiliteit, groen en leefbaarheid, waarbij auto's minder dominant aanwezig zijn in het straatbeeld.

VRAAG 7

Waar liggen uw zorgen voor verkeersveiligheid en doorstroming in en rondom de Gnephoek?

Kruisend verkeer en verkeersstromen

Kruisend verkeer is altijd gevaarlijk en het scheiden van verkeersstromen is dan ook van groot belang. Er is bezorgdheid over de situatie waarbij snelle fietsers en bakfietsen hetzelfde fietspad zouden moeten delen. Het is essentieel om duidelijke scheiding van verschillende soorten verkeer te realiseren om de veiligheid te waarborgen.

Rondweg en ontsluitingen

De rondweg bij Woubrugge sluit aan op de rondweg van Alphen en in de toekomst zou daar de noordrand nog aan kunnen sluiten. Er is echter bezorgdheid over de ontsluiting in het algemeen. Dit punt wordt vaak genoemd als de grootste zorg tijdens het voorstelrondje, omdat een efficiënte en veilige ontsluiting van belang is voor het functioneren van de regio.

Infrastructuur en milieuzorgen

Er zijn aanzienlijke zorgen over de algehele infrastructuur, zoals de fietsbrug die voor ontsluiting moet zorgen. Er is angst voor de drukte die deze infrastructuur met zich meebrengt en de effecten op omliggende dorpen zoals Woubrugge en Koudekerk. De verwachte toename van verkeer, inclusief extra auto's, heeft ook milieuzorgen tot gevolg, zowel binnen als buiten de wijk.

Verkeer en bouwbewegingen

Er worden zorgen geuit over de drukte door bouwverkeer, vooral over waar en hoe deze zullen plaatsvinden. Het wordt aangeraden om bouwverkeer (materiaal en zand) via de Oude Rijn per schip te laten vervoeren om de druk op de wegen te verlichten. Het is belangrijk om de fasering van deze bouwwerkzaamheden goed mee te nemen.

Alternatieven en knelpunten en verkeersafwikkeling richting Amsterdam

Er zijn zorgen over beperkte ontsluitingen, via de Burg Bruins Slotsingel en de fietsbrug richting Amsterdam. Dit kan leiden tot een verhoogd risico op verkeersdrukke. De focus zou moeten liggen op het verbeteren van de route naar Alphen-Noord, aangezien het gros van het verkeer deze richting uitgaat.

Een specifiek knelpunt is het aquaduct, waar het verkeer richting Amsterdam kan stagneren. Er wordt geopperd om extra vervoersbewegingen te realiseren richting Groenord, maar er zijn zorgen over de toename van sluipverkeer via Koudekerk. De Gnephoek moet goed worden aangesloten op de Maximabrug naar de N11 richting Leiden, en deze route moet goed worden geoptimaliseerd voor een vlotte doorstroming.

Fietsbrug en Bypass

De fietsbrug over de Oude Rijn wordt als cruciaal gezien voor de bereikbaarheid, en de Grote Bypass wordt beschouwd als een goede oplossing om de verkeersdrukke te verminderen. Er is echter veel aandacht nodig voor de veiligheid van fietsers, vooral in de buurt van scholen, en bij knelpunten zoals het aquaduct. De doorsteek van de Maximabrug naar de N11 wordt als essentieel voor een betere doorstroming gezien.

Fietspad en autoverkeer

Het fietspad langs de Heimanswetering moet behouden blijven, maar er wordt gemeld dat er momenteel veel misbruik van wordt gemaakt. Er is ook bezorgdheid over het mogelijk realiseren van een 2x2 rijbaan voor autoverkeer door de Gnephoek, wat als ongewenst wordt beschouwd. Het is belangrijk dat deze aspecten goed worden meegenomen in het plan om een duurzame en veilige infrastructuur te waarborgen.

VRAAG 8

Hoe wordt de verkeersintensiteit berekend voor de nog aan te leggen Gnephoek?

Deze vraag kwam via de e-mail bij de projectorganisatie binnen.

Landelijk verkeersmodel

We maken voor de berekeningswijze van de verkeersintensiteit gebruik van het landelijk erkende verkeersmodel waarin veel landelijke en regionale data opgeslagen zit. Een gespecialiseerd bureau werkt op dit moment met dit model om de berekeningen uit te voeren voor de verkeersintensiteit op de geplande wegen in de Gnephoek, en ook op het omliggende wegennet. Dit onderzoek loopt op dit moment en hier is nu nog geen data van bekend.

Tijdens de afgelopen participatiewerkgroep mobiliteit is met name input opgehaald over de mobiliteit binnen de Gnephoek, waarbij we rekening willen houden met alle gebruikers: fietsers, wandelaars, openbaar vervoer, auto's, busjes, maar ook mensen met een rolstoel. De nadruk lag daarbij op de kwaliteit van de oplossingen en niet op de kwantiteit van de verkeersstromen. Het is gegaan over gezonde mobiliteit, met meer lopen en fietsen, en minder de auto gebruiken. En over openbaar vervoeroplossingen en deelmobiliteit: het gebruik van deelauto's en deelfietsen. Het ging ook over innovatieve parkeeroplossingen die bijdragen aan een prettige leefomgeving.

Berekeningen rond mei gereed

De verkeersintensiteit op omliggende wijken en buurten in Alphen aan den Rijn zal bij de volgende werkgroep in mei onderwerp van gesprek zijn met de deelnemers van de werkgroep. Pas dan zijn uitkomsten van de berekeningen bekend, en dan gaan we daar samen mee aan de slag. Wij zullen de deelnemers dan ook goed meenemen in hoe deze cijfers geïnterpreteerd kunnen worden, om vervolgens samen tot goede oplossingen te komen, voor het omliggende wegennet in Alphen.